

Expropriation Foncière Dans Les Grands Projets D'intérêt National Au Bénin: Cas Du Projet De Développement Touristique De La « Route Des Pêches »

Dr L. Degbegnon

Ing. Y. Toukourou

Département de Génie Civil de l'Ecole Polytechnique d'Abomey Calavi,
Université d'Abomey Calavi (Bénin)

doi: 10.19044/esj.2016.v12n35p131 [URL:http://dx.doi.org/10.19044/esj.2016.v12n35p131](http://dx.doi.org/10.19044/esj.2016.v12n35p131)

Abstract

The land availability for the achievement of the works of national interest often requires the expropriation of buildings because the State and its communities do not arrange land reserves. It is the case of the fishing road Project that joins in the strategy of the Beninese government to value the service sector and more particularly the tourism. This project encounters for several years the obstacles of the fact not only of the implemented procedure for the land expropriation but also its size and its orientation which varied in time. The adopted approach allowed to make an inventory of fixtures of the situation and to analyze the different options to be undertaken to have a land tax secured to set up for the project. This study proposes a procedure which, while correcting the previous actions, contributes to an expropriation based on the provision of the right of the urban planning and the law 2013-01 carrying Land and State Code in the Republic of Benin in order to avoid possible conflicts which would question at first the expropriations and indirectly, the achievement of the project.

Keywords: Land availability, expropriation, conflicts, project

Résumé

La disponibilité foncière pour la réalisation des travaux d'intérêt national nécessite souvent l'expropriation des immeubles car l'Etat et ses collectivités ne disposent pas de réserves foncières. C'est le cas du Projet la route des pêches qui s'inscrit dans la stratégie du gouvernement béninois visant à valoriser le secteur des services et plus particulièrement le tourisme. Ce projet rencontre depuis plusieurs années des obstacles du fait non

seulement de la procédure mise en œuvre pour l'expropriation foncière mais aussi de son ampleur et de son orientation qui a varié dans le temps. La démarche adoptée a permis d'effectuer un état des lieux de la situation et d'analyser les différentes options à entreprendre pour disposer d'un foncier sécurisé à mettre en place pour le projet. Cette étude propose une procédure qui, tout en corrigeant les actions précédentes, concourt à une expropriation axée sur les dispositions du droit de l'urbanisme et de la loi 2013-01 portant Code Foncier et Domanial en République du Bénin afin d'éviter d'éventuels conflits qui remettraient en cause d'abord les expropriations et par ricochet, la réalisation du projet.

Mots clés : Disponibilité foncière, expropriation, conflits, projet

Introduction

Le développement d'un pays réside non seulement dans la capacité qu'a cette nation à améliorer sa politique d'investissement et surtout par la possibilité qu'elle a, à produire sa propre richesse pour sa croissance économique. C'est fort de cela que l'Etat Béninois, dans sa quête de prospérité durable, a initié l'exécution du méga projet dénommé ***Projet de Développement Touristique de la « Route des Pêches » (PDT-RP)***.

Conçu en vue de la valorisation des nombreuses et riches potentialités dont regorge la zone côtière ouest du Bénin, le Programme de développement touristique de la Route des pêches s'inscrit dans la stratégie gouvernementale visant à valoriser le secteur des services. Il positionne le tourisme comme axe de développement économique et de stratégie de lutte contre la pauvreté. Allant des quartiers Fidjrossè à Cotonou jusqu'à Djègbadji à Ouidah pour la première phase et de Ouidah à Grand-Popo pour la deuxième phase, ce projet datant d'une quinzaine d'années, a été relancé lors de la " Table Ronde " pour le financement du développement du Bénin organisée en juin 2014 à Paris⁴ pour avoir été retenu parmi les « cinq projets phares déclencheurs de croissance » qui couvrent les secteurs vitaux de l'économie béninoise. D'un coût global de 1200 milliards de francs CFA, le PDT-RP doit être financé par des partenariats public-privés. Sa mise en œuvre nécessite des préalables dont la question récurrente de l'expropriation foncière afin de disposer de terrains viables, fiables et sécurisés. Ainsi, la question de l'expropriation foncière non encore finalisée dans le cadre de ce projet ne constituerait- elle pas un obstacle à la concrétisation du projet? Quelle stratégie faut-il mettre en place pour non seulement rassurer les

⁴ Les cinq projets phares : 1.Projet Epine dorsale; 2.Programme de Construction d'infrastructures énergétiques, de restructuration et d'extension du réseau de distribution de l'énergie 3.**Projet touristique de la route des pêches**; 4. Projet de Développement des Aménagements Hydro-agricoles au Bénin; 5.Projet de l'hôpital de référence

investisseurs mais aussi et surtout, bénéficier de la confiance de la population dans la mise en valeur de son bien-fonds? Cette étude tente de proposer une gestion plus participative de cet espace foncier à forte potentialité touristique en mettant l'accent sur :

1. Revue et synthèse documentaire par l'étude de la loi 2013-01 portant Code Foncier et Domanial en République du Bénin et l'examen de divers documents relatifs au projet de développement touristique de la route des pêches (rapports, documents littéraires descriptifs du projet, images, photos, plans et cartes élaborés dans le cadre du projet).
2. Rencontres et échanges avec des responsables et agents de l'agence de développement touristique de la route des pêches (ADT-RDP) et certaines autorités communales (Ouidah) et locales (Togbin) y compris les populations riveraines de la plage, afin d'obtenir des données et informations utiles pour d'éventuelles orientations à imposer au projet qui fait couler beaucoup d'encre et de salive ;
3. Collecte des données de terrain (enquêtes, photographies et plans topographiques) auprès des acteurs et autorités concernées ;
4. Traitement des données recueillies sur le terrain, lors des rencontres ; et analyse des résultats

Contexte, justification et importance de l'étude

Contexte et justification de l'étude

L'article 22 de la Constitution du BENIN stipule que : «Toute personne a droit à la propriété. Nul ne peut être privé de sa propriété que pour cause d'utilité publique et contre juste et préalable dédommagement». Cette disposition de la loi fondamentale est consolidée par les articles 210 et 215 *de la loi 2013-01*⁵ portant code foncier et domanial en République du BENIN qui définissent clairement les atteintes au droit de propriété et la procédure d'expropriation. Au vu de ces dispositions légales, le règlement du problème de la disponibilité foncière reste un préalable incontournable pour la réussite de ce projet.

En effet, aucun projet d'aménagement ne peut aboutir sans disponibilité foncière. Or, jusqu'ici, aucun dédommagement n'est encore effectif sur le terrain où les travaux d'aménagement urbain ont atteint 75% dans certaines zones comme Fidjrossè, Togbin et environs. Certains propriétaires ou présumés propriétaires de parcelles continuent d'ériger avec désinvolture des bâtiments dans le périmètre. C'est dans cette incertitude que le démarrage des travaux d'aménagement et de bitumage de la route a été lancé en février 2014 sur un linéaire de 12,5 km entre Fidjrossè

⁵ Articles 210 à 250 de la loi 2013-01 portant code foncier et domanial en République du BENIN.

(Cotonou) et Adounko (Ouidah) dans un premier temps. Cependant, depuis le lancement des travaux d'identification et de recensement des infrastructures construites en matériaux définitifs le 05 novembre 2013, certaines franges de la population, se sentant lésées expriment leurs inquiétudes. Car en dehors de la question de l'expropriation qui reste primordiale, les pêcheurs qui risquent d'être expulsés de certaines zones de la plage, les villageois contraints de céder des parcelles de leur collectivité, sans oublier les historiens et écologistes inquiets de la préservation du patrimoine, protestent. Le projet ne manque donc pas de détracteurs. Ces tensions sociales ne sont pas de nature à favoriser la bonne marche du projet.

La photo 1 présente une vue partielle du quartier, Fidjrossè (Fiyégnon 2) où les rues et ilots du lotissement sont bien perceptibles. Ce qui donne une indication sur la nature et le degré de l'occupation du sol à ce niveau.



Photo 1 : Image satellitaire d'une partie du quartier Fidjrossè-Fiyégnon 2 au début du projet DT-RDP. Source : Google Earth, Mars 2015.

Importance de l'étude

Le Projet de développement touristique de la route des pêches (DT-RDP) est une opération d'aménagement de l'espace et de développement régional inscrit au nombre des grands travaux du Gouvernement béninois en vue de lutter contre la pauvreté. Il trouve son fondement dans les principaux documents nationaux de cadrage du développement. Ce projet vise l'accroissement de la contribution du secteur touristique au produit intérieur brut (PIB) global. Il place le tourisme comme premier secteur pourvoyeur de devises. De façon opérationnelle, ce projet envisage de bâtir une "cité touristique de haut standing" dans un environnement naturel et culturel très valorisant, au bord d'une des meilleures plages de l'Afrique de l'Ouest.

Les zones d'intervention du projet

La Route des Pêches offre un cadre naturel unique avec une variété d'activités et de populations à proximité de grands centres urbains. Comprise

entre les communes de Cotonou, Abomey-Calavi et Ouidah, elle s'étend dans sa première phase sur 43 kilomètres à partir de la clôture de l'aéroport international Bernardin Cardinal Gantin de Cotonou jusqu'à Dègbouè dans la commune de Ouidah avec une largeur moyenne de huit cent (800) mètres entre l'Océan Atlantique au sud et la lagune côtière et la mangrove au nord. La mangrove de Togbin comme le montre les photos n°2 et n°3 est une zone humide classée réserve naturelle au Bénin. (Agence Béninoise des Grands Travaux, 2014).



Photo 2



Photo 3

Photos 2 & 3 : Mangrove de Togbin

Source : Site de l'Agence de DT-RDP, Mars 2015.

L'Agence de développement touristique de la route de pêches a organisé le périmètre en cinq (5) Zones d'aménagements et deux (2) Zones non-aménageables. De l'ouest vers l'Est, ils comprennent :

- **Djègbadji** qui est située à l'extrême Ouest dans la Commune de Ouidah est composé de 270 hectares de terres le long du littoral sur une distance de 4,35 km. Elle est fortement influencée par l'histoire de l'esclavage et les religions traditionnelles, ce qui lui donne un potentiel touristique important;
- **Une zone de Village Traditionnel** est la première des deux zones ne pouvant être aménagées et contenant de nombreux villages traditionnelles, des mangroves, des lagunes et des cocotiers dans la Commune de Ouidah;
- **Avlékété** est situé à mi-parcours de la Route des Pêches, sur un site se trouvant à environ 17 km de la sortie de Cotonou et 10,6 km de la Porte du non-Retour pour le convoi des esclaves à Ouidah;
- **Hio Houta** qui est identifié comme une zone de réserve pour l'extension de Togbin dans l'étude antérieure de la route des pêches. Ce site se trouve immédiatement à l'Est d'Avlékété;
- **Adounko** est situé tout juste à l'est de Hio Houta et à environ 10 kilomètres à l'Ouest de Cotonou, ce qui en fait un prolongement naturel de la plus grande ville du pays.
- **Une zone tampon** sur la plage du quartier **Togbin** dans la Commune d'Abomey-Calavi. Elle est la deuxième zone non aménageable;

Fidjirossè, qui comprend un littoral de 5 kilomètres directement à l'Ouest de l'aéroport international Bernadin Cardinal Gantin de Cadjèhoun. (PDTRP, Janvier 2016)

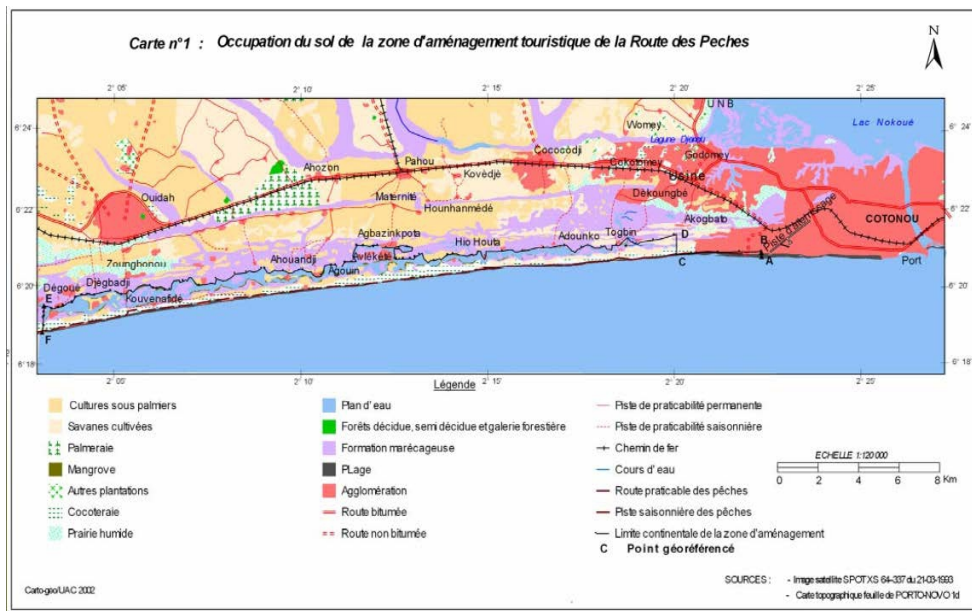


Figure 1 : Situation Géographique du périmètre du projet DT-RDP.

Source : Carte Cartographique feuille de PORTO-NOVO, 2002. L'importance du projet provient surtout de sa situation géographique entre les communes de Cotonou, capitale économique et politique du Bénin, et Ouidah, port historique connu pour le transfert des esclaves vers l'Europe et les Amériques en passant par Abomey Calavi, la deuxième ville la plus peuplée du pays. La carte d'occupation du sol de la zone d'aménagement touristique de la Route des Pêches sur la figure 1 permet de situer le périmètre objet de l'étude entre l'Océan Atlantique et la mangrove située au sud de la route nationale inter-état : Cotonou-Lomé.

Ainsi, les infrastructures seront positionnées sur les cinq (05) sites d'aménagement de la zone : Fidjrossè (Cotonou), Togbin/Adouanko (Abomey-Calavi), Hio Houta, Avlékété et Djègbadji (Ouidah) sur un périmètre de 3588ha 41a 98ca dont 1500hectares à aménager. Elles permettront de booster l'économie nationale par la réalisation de 6024 chambres d'hôtel, 6747 appartements ou logements pavillonnaires et 774 villas résidentielles. Ce qui correspond ainsi à 22719 emplois et 103271 visiteurs par jour. Le projet comprend la mise en place des infrastructures connexes: aqueduc, égouts, électricité, téléphone, voies d'accès et traversées bitumées (Agence Béninoise des Grands Travaux, 2014). Il a pour objectif, la mise en valeur du potentiel touristique du littoral entre Cotonou et Ouidah afin d'offrir à la clientèle étrangère et locale une alternative de tourisme de

loisirs et de vacances concurrentielles par rapport aux pays de l'hinterland et aux régions de tourisme balnéaire. Pour cela, il vise à :

- Créer de nouveaux standards pour le tourisme au Bénin;
- Intégrer une diversité d'utilisation de la terre et tirer profit des attributs naturels;
- Promouvoir la culture et l'histoire du site de la "Route des Pêches;

En somme, booster fortement le développement économique : en s'assurant que la richesse générée par le tourisme améliore les conditions de vie des communautés locales.

La photo 4 ci-dessous présente le panneau relatif au projet posé sur la plage de FIDJROSSE à Cotonou.



Photo 4 : Panneau présentant le programme de développement touristique de la route des pêches.

Source : Y. TOUKOUROU, Octobre 2015.

La route des pêches offre un cadre naturel unique alliant les activités traditionnelles et culturelles à celles des centres urbains du pays. Ainsi, le projet prévoit cinq (5) zones d'aménagement comme le présente la photo 5 où seront érigées des infrastructures d'hébergement. Ces dernières s'intègrent à deux (2) zones non aménageables qui garderont leur aspect naturel et sauvage. (Legend Development Corporation, 2012).



Photo 5 : Extrait de la maquette du Projet « route des pêches »
Source : Médiapart Benin, Octobre 2015.

Les figures n° 2, et 3, suivantes montrent quelques détails du plan d'aménagement du périmètre du projet. La figure 2 présente les bornes de délimitation et de polygonation du périmètre du projet d'aménagement de la « Route des pêches » au quartier Fidjrossé dans le 12^e Arrondissement de Cotonou. Elle montre ainsi qu'à Fidjrossé, c'est la plage qui a été retenue principalement pour accueillir les installations de loisirs et de divertissement. La zone étant lotie, aucune expropriation n'y aura lieu car la portion retenue se trouve dans le domaine public naturel. Ce qui n'est pas le cas de la zone de DJEGBADJI à Ouidah, prévue en partie pour accueillir, hôtels, bungalows et résidences touristiques ainsi que certains équipements récréatifs à l'Est sur 2,1km alors qu'à l'Ouest, s'étend une réserve foncière sur 2,4km comme le montre la figure 3.



Figure 2 : Plan de situation du périmètre du projet d'aménagement de la « Route des pêches », quartier Fidjrossé
Source : Agence de DT-RDP, Octobre 2015.

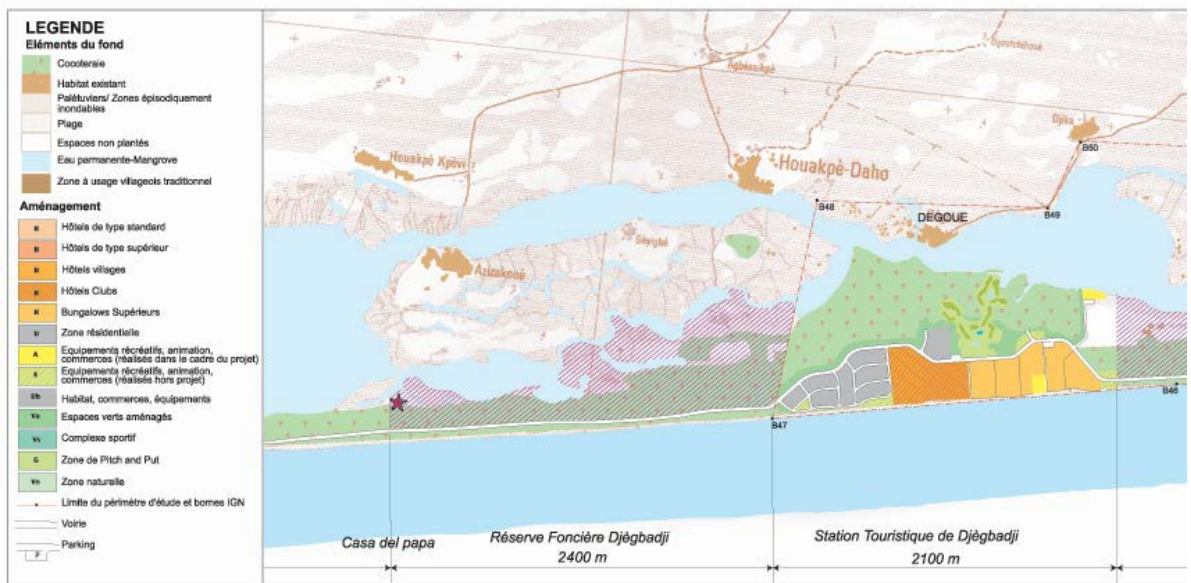


Figure 3 : Vue en plan partielle du périmètre du projet d'aménagement de la « Route des pêches », quartier Djègbadji

Source : Agence de DT-RDP, Octobre 2015.

Cadre législatif et mode opératoire de l'expropriation foncière au BENIN

Organisation de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

L'expropriation administrative pour cause d'utilité publique est une disposition du droit permettant à l'acquéreur (l'État) de forcer un possesseur à céder son bien contre son gré. Généralement, en s'appuyant sur les bases constitutionnelles et conventionnelles de cette opération, l'expropriation pour cause d'utilité publique met en place une procédure pour la prévention des risques naturels majeurs. A l'origine, on considérait qu'il ne pouvait y avoir utilité publique qu'en vue de la constitution du domaine public, voire de son aménagement par l'exécution de grands travaux publics. La notion d'utilité publique s'est ensuite progressivement élargie, en même temps que s'accroissait le domaine d'intervention de l'Etat et des collectivités publiques, en vue de la satisfaction de besoins économiques et sociaux. Le droit de propriété perdant son caractère absolu au profit de concepts plus relativistes. Toutefois, il est indispensable de mener une analyse profonde avant d'engager toute procédure concernant l'expropriation pour cause d'utilité publique. Au Bénin, depuis le décret du 25 Novembre 1930, la procédure d'expropriation est traditionnellement découpée en deux phases: la phase administrative et la phase judiciaire. (Direction de l'Urbanisme, MEHU).

Les différentes phases de l'expropriation

a- la phase administrative :

Cette phase est conduite par l'autorité administrative. Il s'agit dans ce cas d'une décision de 2006 consacrée par l'arrêté préfectoral N°2/0312/DEP-ATL-LIT/SG/SPAT qui est intervenu après le décret N°2005-684 portant classement de la zone à vocation touristique exclusive. Ces actes sont référencés par une pancarte installée sur la plage de Fidjrossè (photo 6). Après l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) et le rapport du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, le préfet prend un arrêté déclarant d'utilité publique le projet.

Par ailleurs, le préfet ouvre l'enquête parcellaire, qui peut être conduite sous certaines conditions conjointement à l'enquête préalable à la DUP, afin, d'une part d'identifier les propriétaires concernés par le projet de manière à permettre leur indemnisation, et d'autre part de porter à leur connaissance les limites d'emprise du projet sur leur propriété. Tant que le projet ne rentre dans sa phase active, cette phase de la prise de déclaration d'utilité publique peut être renouvelée. Dans ce cadre, des panneaux ont été posés pour informer les populations comme le montre la photo 6.



Photo 6 : Panneau d'affichage de la déclaration d'utilité publique du périmètre du programme DT-RDP

Source : Y. TOUKOUROU, Octobre 2015.

b- La phase judiciaire

Cette phase conduite par l'autorité judiciaire aboutit d'une part au transfert de propriété de l'immeuble au profit de l'expropriant (ordonnance d'expropriation portant transfert de propriété ou mutation de la propriété) et d'autre part à la fixation des indemnités que l'expropriant devra allouer à l'exproprié en réparation des préjudices que celui-ci subit par l'expropriation.

Il est de toute évidence que le principe fondamental de l'indemnisation reste la détermination de la valeur du bien. S'agissant des règles de procédure, c'est le juge de l'expropriation qui va fixer l'indemnité. Il est assisté dans sa tâche par un commissaire du gouvernement qui est un professionnel de l'administration fiscale garantissant l'intérêt financier des personnes publiques. (Direction de l'Urbanisme, MEHU).

La Gestion de l'expropriation dans le programme de DT-RDP :

Au départ, en 2005, l'expropriation n'était pas l'option choisie. L'idée était de contraindre les propriétaires à céder ou à aménager leur bien immobilier vers une destination touristique. C'est à l'arrivée d'un nouveau gouvernement en 2006 que l'idée de l'expropriation et de la concession foncière est intervenue. Toutefois, les procédures d'expropriation n'ont pas été respectées au départ, après ce changement d'orientation du projet. Ce qui explique toutes les tergiversations constatées autour du projet sans pour autant obtenir de probants résultats jusqu'à la promulgation du Code foncier et Domanial (CFD) en 2013.

Alors, depuis 2013, les différentes étapes de l'expropriation sont régies par la loi n°2013-01 portant Code Foncier et Domanial⁶. Aujourd'hui malgré les 10 ans qui se sont écoulés depuis la déclaration d'utilité publique et les interdictions, de lotissement, de construction, d'immatriculation ou d'aliénation, le dédommagement des propriétaires et / ou présumés propriétaires de parcelles n'est toujours pas effectif.

L'Agence de DT-RDP a donc été instruite par le gouvernement pour reprendre toute la procédure relative à l'expropriation et ce, sur tout le périmètre préalablement délimité à cet effet sans distinction de zones d'aménagement prioritaires ou des zones d'aménagement différé. Elle a donc confirmé la délimitation du périmètre et repris la sensibilisation et l'évaluation de tout le périmètre aux fins de déterminer le coût des expropriations qui s'élève actuellement à moins de 40 milliards de francs CFA. Après cette évaluation exhaustive de toutes les immobilisations, la procédure devra suivre son cours avec les enquêtes commodo et incommodo (pendant un mois), la prise de l'arrêté de cessibilité et la signature des Procès-verbaux de cessibilité pour le démarrage de la phase judiciaire. Néanmoins d'autres difficultés ont jalonné le processus. Les plus importantes proviennent de la méthode choisie par le Gouvernement Béninois qui est de déposséder les propriétaires et présumés propriétaires de leurs parcelles de terrain afin de les mettre à la disposition des promoteurs. Ce choix a entraîné deux conséquences :

⁶ Section I du chapitre II, articles 211 et 212 de la loi n° 2013-01 portant code foncier et Domanial en République du BENIN.

- la vive opposition des acquéreurs-propriétaires et présumés propriétaires (majoritairement constitués de béninois expatriés très attirés par les zones côtières) de libérer les terrains,
- la politique de deux (2) poids deux (2) mesures de l'administration, susceptible de frustrations car consistant à déposséder certains (des nationaux) en faveurs d'autres (majoritairement étrangers).
- Plusieurs autres problèmes ont constitué des obstacles au bon déroulement du projet:
- les procédures de l'expropriation n'avaient pas été respectées depuis 2006 jusqu'à l'action de l'Agence de DT-RDP,
 - la variation de l'orientation au niveau de la gestion foncière du projet désormais tourné vers l'expropriation,
 - l'évaluation partielle des zones d'aménagement prioritaires a fait croire aux populations que les zones d'aménagement différé n'étaient plus concernées par le projet, etc.

Proposition d'une procédure de gestion efficiente de l'expropriation foncière pour la réussite du programme de DT-RDP :

Après la déclaration d'utilité publique, il serait indiqué de créer sur le périmètre une zone d'intervention foncière (ZIF) avec instauration du droit de préemption. Cette mesure serait prise après les étapes suivantes :

Phase d'état des lieux :

Cette phase a pour objectif d'avoir sur l'ensemble du périmètre objet du projet, un recensement exhaustif des parcelles de terrains bâties ou non avec l'identification précise de leurs propriétaires et leur destination ou usage. A cet effet, il faudra :

- ✓ Mettre en place sur cette zone une polygonation et relever puis rattacher cette polygonation,
- ✓ Diviser cette polygonale en secteurs délimités par des polygonales secondaires,
- ✓ Effectuer le relevé topographique en altimétrie et planimétrie;

Phase d'études architecturaux-urbanistiques

A l'issue de cette première phase, le plan d'état des lieux sera transmis à un consortium d'Architectes-Urbanistes afin de l'élaboration :

- ✓ d'un plan d'occupation de sols (POS),
- ✓ d'un plan de zonage,
- ✓ d'un plan d'aménagement du site,
- ✓ du plan parcellaire correspondant au projet d'aménagement adopté.

Phase de création de la ZIF

Ensuite il faudra mettre en place sur tout le domaine une zone d'intervention foncière (ZIF) avec instauration du droit de préemption.

Le but du plan d'occupation des sols est de définir les règles et servitudes d'utilisation du sol conformément aux aspirations du Projet DT-RDP. Cela signifie que ce POS⁷ précisera l'affectation de chaque zone et les types de bâtiment et/ou d'aménagement à y ériger pour respecter les standards prévus par le projet.

De ce fait, le plan parcellaire aura pour fonction essentielle de définir les emprises au sol des parcelles à implanter pour la réalisation des infrastructures du projet conformément aux standards retenus. Quant au droit de préemption, son but est de contraindre les propriétaires de parcelles ou présumés propriétaires (qui ne sont pas en mesure de réaliser les types et standing de bâtiments prévus par le projet) de vendre leur terrain à un acquéreur privilégié comme l'Etat ou la structure mise en place pour l'acquisition et la gestion du foncier dans ce périmètre. Alors en cas de désaccord entre le titulaire du droit de préemption et les assujettis, le juge de l'expropriation interviendra.

Cette proposition aura pour avantage de permettre à l'Etat de faire des économies sur le montant de l'expropriation et de concentrer ses efforts pour la réalisation des infrastructures publiques comme les routes, l'électricité, l'eau potable, les réseaux d'assainissement etc. Elle permettra surtout aux populations riveraines, allochtones comme autochtones de se sentir impliquées dans le projet qui leur apparaît aujourd'hui comme un moyen de les exclure en les dépossédant de leurs terres.

Conclusion

Le projet de Développement Touristique de la « Route des pêches » est une opération d'aménagement d'un site touristique de plus de 3500ha au sud-ouest de la ville de Cotonou, le long de l'Océan Atlantique. Lancé depuis plus de dix (10) ans, le projet tarde à se concrétiser du fait des difficultés liées à l'expropriation des propriétés foncières situées dans le périmètre qui doit l'accueillir.

Le processus de l'expropriation devant permettre la mise à disposition d'un foncier fiable et sécurisé pour l'atteinte des objectifs du Projet après la relance, à plusieurs reprises, des opérations n'a toujours pas connu l'aboutissement espéré. Cette situation est due aux nombreux errements qu'a connus le projet depuis près d'une dizaine d'années. La présente étude a pour objet de connaître une amélioration de la situation pour

⁷ Le POS oblige à construire suivant un standard ou un cahier de charges bien définir alors que la ZIF et le droit de préemption se chargent de récupérer pour l'Etat (ou pour le projet) les parcelles de ceux qui ne seront pas en mesure de respecter les prescriptions du cahier de charge.

un meilleur aboutissement du projet. Elle propose une redéfinition du mode de gestion axée sur le respect de la réglementation en vigueur d'une part et d'autre part sur la prise en compte d'outils d'urbanisme opérationnel pour booster l'opération. Toutefois la procédure devra porter sur l'ensemble du périmètre concerné afin d'éviter d'éventuels goulots d'étranglement dans un processus qui peine à prendre son envol et dont les retombés espérés sont énormes pour le développement du Bénin.

References:

1. Agence Béninoise des Grands Travaux, *La route des pêches : Projet de développement touristique*, 2014.
2. PDTRP, *Termes de référence pour l'évaluation environnementale et sociale stratégique (EEES) du programme de développement touristique de la route des pêches (PDTRP)*, Janvier 2016
3. Legend Development Corporation, *La route des pêches : un programme de développement côtier intégré*, 2012.
4. Loi 2013-01 du 14 Août 2013 portant Code Foncier et Domanial en République du Bénin.
5. Direction de l'Urbanisme, *L'expropriation pour cause d'utilité publique*, MEHU.
6. G. LANMAFANKPOTIN, *Projet d'aménagement touristique de la Route des pêches*, Institut de l'énergie et de l'environnement de la Francophonie, Mars 2006.
7. M. CHABI, *Documents d'urbanisation, plan d'urbanisme et expropriation pour cause d'utilité publique*, ESTBR/UPA, Abomey (Bénin) 2014
8. AFRICAPOLIS, *Dynamiques de l'urbanisation, 1950-2020*, Approche géostatistique Afrique de l'Ouest PP 6 - 17
9. Performance Management Consulting, *Stratégie d'opérationnalisation et déclinaison en plan d'investissements sectoriels de la vision Bénin 2025*, Décembre 2008